

# Acte II du Plan Qualité de l'Air

Dossier de presse - 17 juin 2016



# Sommaire

Edito de Christophe Najdovski, adjoint à la Maire de Paris

## **I. Deux axes d'actions : des aides et des restrictions progressives de circulation**

Les dispositifs à l'attention des particuliers

Témoignages de bénéficiaires

Les dispositifs à l'attention des professionnels

Questions / réponses

Les dérogations

## **II. Paris investit en faveur des circulations propres et collectives**

Paris amplifie son soutien

Un plan vélo pour doubler la longueur des pistes cyclables

Cityscoot, un service de scooters électriques en libre-service

La Charte de logistique urbaine

Le projet exemplaire de Chapelle International

## **III. La pollution à Paris**

Etat des lieux, avec Airparif et le CNRS

Paris rend la pollution de l'air visible

Un enjeu majeur de santé publique

Le coût financier de la pollution

Le trafic routier, l'un des principaux facteurs de pollution

## **IV. Annexes**

Un travail avec les collectivités de la Métropole

Les professionnels écoutés

## Edito de Christophe Najdovski

Adjoint à la Maire, en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public



Les effets des polluants sur la santé sont aujourd'hui connus : 42000 décès anticipés par an, un Parisien sur deux est exposé à un niveau de dioxyde d'azote supérieur à la limite acceptable, l'ensemble des Franciliens respirent un air chargé en particules PM2.5, au-delà des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, les coûts financiers liés à la pollution atmosphérique sont évalués en France à 100 milliards par an. Parce que nous savons, nous nous devons d'agir.

Dès le début de notre mandat, la Maire de Paris, Anne Hidalgo, et moi-même, avons porté cette nécessité d'agir : en février 2015, le Conseil de Paris a adopté à l'unanimité un plan inédit pour la Qualité de l'air, associé à un programme d'investissements ambitieux en faveur des modes de déplacements non polluants.

L'un des principaux leviers est en effet d'agir sur le trafic routier, celui-ci générant deux tiers des émissions de dioxyde d'azote et 56% des particules PM2.5 dans Paris. Pourtant, les déplacements motorisés en voiture ne représentent que 11% des déplacements quotidiens.

D'une part, le parc de véhicules doit être assaini : la première zone à circulation restreinte que nous avons initiée, aujourd'hui confortée par la loi de transition énergétique et la mise en place prochaine d'un système de vignettes, doit permettre de restreindre progressivement la circulation des véhicules polluants : après les premières interdictions en septembre 2015 des poids lourds et des autocars d'avant octobre 2001, ce sont, à partir du 1er juillet 2016, les véhicules individuels et les deux-roues motorisés les plus polluants qui seront concernés. D'autre part, les alternatives aux modes de déplacements polluants doivent être promues.

En complément des investissements de la Ville en faveur des transports collectifs et des mobilités douces, le plan parisien pour la Qualité de l'air comporte des mesures d'accompagnement pour aider financièrement, en plus des aides de l'Etat, les professionnels et les particuliers à être acteur de cette transition. En cas d'abandon de leur véhicule, les particuliers peuvent être en partie remboursés de leur abonnement Navigo, Vélib ou de leur achat d'un vélo électrique. Les professionnels bénéficient d'aide à l'achat de véhicules propres, qu'ils soient parisiens ou de petite couronne.

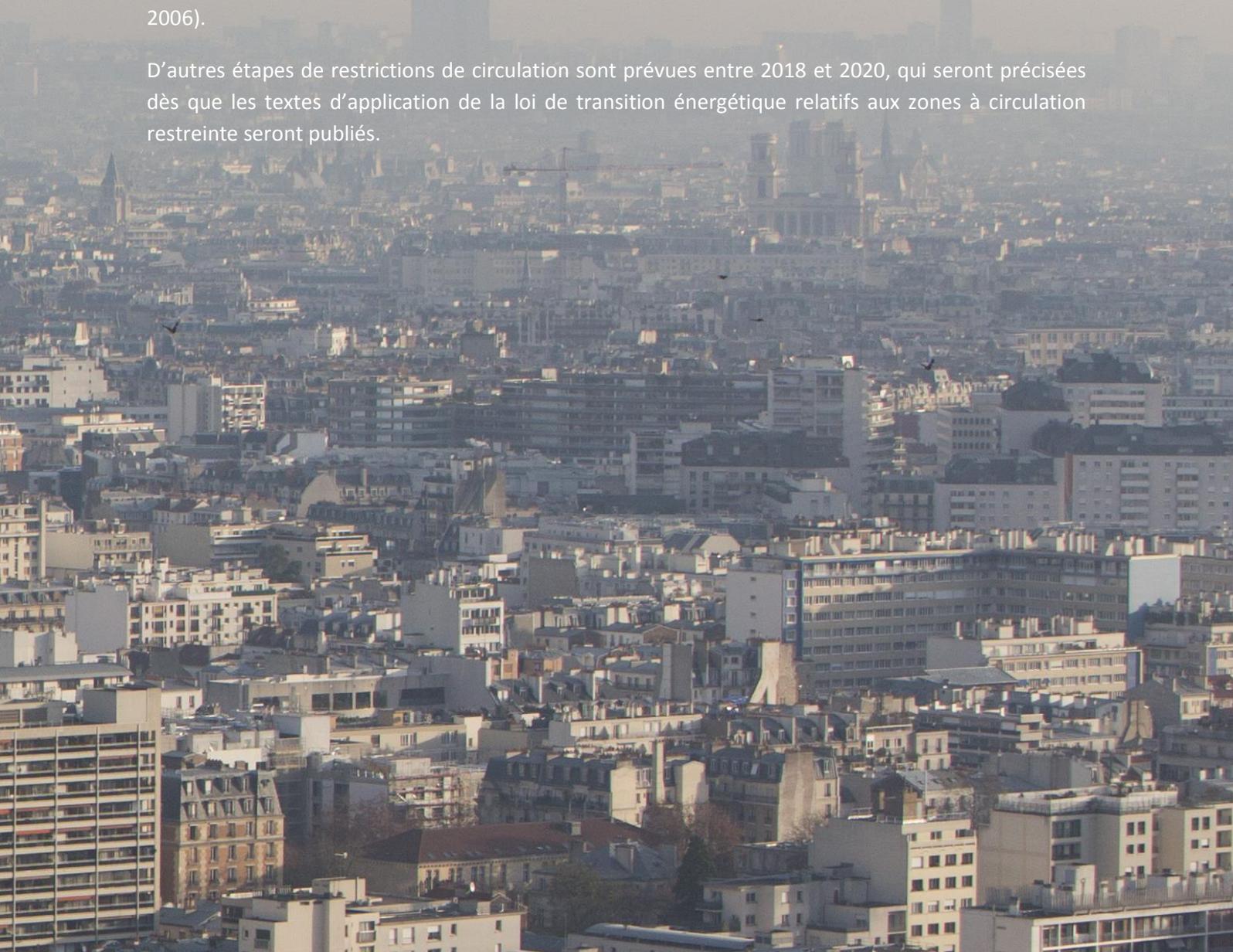
Pour préserver la santé de nos concitoyens, la mobilité urbaine doit être profondément renouvelée. Le plan parisien pour la Qualité de l'air va pouvoir s'appuyer sur les textes réglementaires et les outils mis en place par la loi de transition énergétique pour accélérer ce changement devenu indispensable.

# I. Deux axes d'actions : des aides et des restrictions progressives de circulation

Après avoir interdit en septembre dernier la circulation des plus anciens véhicules poids-lourds, autocars et autobus ne répondant pas au minimum à la norme euro 3 (véhicules mis en service avant le 1er octobre 2001), le Plan pour la Qualité de l'air franchit une nouvelle étape : au 1er juillet, les véhicules particuliers et camionnettes ne répondant pas à la norme euro 2 (mis en service avant le 1er janvier 1997 pour les véhicules particuliers, et avant le 1er octobre 1997 pour les camionnettes), ainsi que les deux-roues motorisés ne répondant à aucune norme euro (mis en service avant le 1er juin 1999) seront interdits de circuler les jours de semaine entre 8h et 20h sur le territoire parisien intramuros (les Bois et le périurbain ne sont pas concernés par ces interdictions).

Au 1er juillet 2017, l'interdiction de circulation s'étendra aux véhicules particuliers diesel et véhicules utilitaires légers euro 2 (mis en service avant le 1er janvier 2001 – pas de nouvelle interdiction pour les véhicules essence à cette date) et aux poids-lourds euros 3 (immatriculés avant le 1er octobre 2006).

D'autres étapes de restrictions de circulation sont prévues entre 2018 et 2020, qui seront précisées dès que les textes d'application de la loi de transition énergétique relatifs aux zones à circulation restreinte seront publiés.



## Les dates à retenir

**1<sup>ER</sup> JUILLET 2016**

Premières mesures d'interdiction de circulation pour les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires légers et les deux-roues motorisés les plus polluants, dans Paris intramuros, du lundi au vendredi de 8h à 20h.

Phase de contrôles pédagogiques jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre.



### Véhicules particuliers

Essence et diesel Pré-Euro, Euro 0 et Euro 1 (mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997)

### Véhicules utilitaires légers

Essence et diesel Pré-Euro, Euro 0 et Euro 1 (mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> octobre 1997)

### Deux-roues motorisés

< 50cm<sup>3</sup> et > 50cm<sup>3</sup> mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> juin 1999

### Poids lourds, bus et cars

Essence et diesel Pré-Euro, Euro 0 Euro 1 et Euro 2 (mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> octobre 2001) \*

Evolution possible en fonction de la classification Crit'Air prochainement mise en place par l'Etat.

**EN 2017, 2018 ET 2019**

En trois étapes, tous les véhicules les plus polluants vont être interdits progressivement à la circulation. En 2020, seuls les véhicules répondant aux critères de pollution les plus exigeants en vigueur à cette date, circuleront à Paris.

\* INTERDITS 7J/7, DE 8H À 20H

## Les aides de la Ville de Paris



### Pour les Parisiens renonçant à leur véhicule personnel

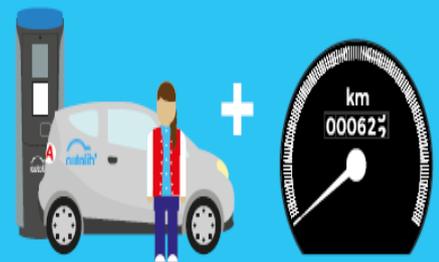
Soit une aide de 400€ correspondant à la prise en charge partielle du pass navigo et de l'abonnement Vélib' pendant 1 an.

Soit le remboursement de l'achat d'un vélo ou vélo à assistance électrique et d'éventuels accessoires dans la limite de 400€. Cette aide est cumulable avec le dispositif déjà en vigueur d'aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE).

**En complément**, la Ville de Paris offre une réduction de 50% de l'abonnement annuel au service Autolib' et un crédit de 50€ de trajets pré-payés.

### Autres mesures d'accompagnement

- Gratuité du stationnement à Paris pour les véhicules électriques, ceux circulant au gaz naturel et certains hybrides.
- Déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques universelles Belib' à des tarifs attractifs.
- Développement de stations services équipées de gaz naturel pour véhicules (GNV) et de stations de distribution d'hydrogène.



### Pour tous les jeunes conducteurs domiciliés à Paris

- Réduction de 50% du prix de l'abonnement Autolib' + 50€ de crédits, pour tout jeune conducteur de moins de 30 ans ayant obtenu son permis depuis moins d'un an.

### Pour les copropriétés parisiennes

- Aide au financement pour les copropriétés qui installent des abris vélo sécurisés à usage de l'ensemble des résidents de l'immeuble : subvention d'un montant de 50% du coût TTC de l'installation, dans la limite de 2000€.
- Aide au financement pour les copropriétés qui installent des points de recharge pour véhicules électriques : subvention d'un montant de 50% du coût TTC des travaux, dans la limite de 500€ par point de recharge et de 4 points de recharge par copropriété.

**A noter aussi**, l'Etat aide les particuliers renonçant à leur véhicule diesel d'au moins 10 ans avec une prime à la conversion, qui s'ajoute au bonus écologique, ce qui peut représenter au total jusqu'à 10000€.

**Pour savoir si vous êtes éligible à ces aides et en savoir plus sur l'ensemble des mesures :**  
[www.paris.fr/StopPollution](http://www.paris.fr/StopPollution)



## Témoignages de bénéficiaires des aides

### "Sans cette aide, je n'aurais pas pris un abonnement Autolib' "

A 21 ans, Aliénor hésitait à prendre un abonnement à Autolib'. Elle découvre alors l'aide de la mairie de Paris dédiée aux jeunes conducteurs de moins de 30 ans. La jeune femme bénéficie ainsi de 50% de réduction sur l'abonnement annuel et d'un crédit de 50 euros pour utiliser le service. "Cela m'a décidé à m'abonner, reconnaît-elle. Sans cette aide, je n'aurais pas pris un abonnement Autolib' ". Désormais, elle utilise le service "au moins une fois par semaine pour aller à la fac et en soirée".

### "5 heures gratuites d'Autolib'"

C'est en prenant un forfait jour à Autolib' que Mohamed a découvert l'aide de la mairie. "Cela fait 1 an que j'utilise le service, explique cet étudiant résidant dans le 20e arrondissement.



L'offre de la mairie me permet la première année d'avoir cet abonnement annuel à 60 euros au lieu de 120, et 5 heures gratuites d'Autolib' (l'équivalent de 50 euros)." Mohamed utilise les voitures électriques "une fois toutes les deux semaines environ", et surtout en soirée. Au final, l'usage du métro et d'Autolib' lui permet de peu dépenser pour ses déplacements.

### "Le coût de ma voiture était trop important"

La subvention de la mairie a permis à Marc de "sauter le pas" et d'abandonner sa voiture personnelle. "A mon dernier contrôle technique, il y a avait 1000 euros de réparation pour mon véhicule", se souvient-il. En ajoutant les coûts d'assurance, d'essence et de parkings, l'addition s'avère trop salée.

Cet habitant du 15e arrondissement bénéficie désormais de 50% de réduction sur son Navigo (et son employeur paie l'autre moitié), d'un remboursement de son abonnement Vélib' et de 50% de réduction sur l'abonnement Autolib'. "Je ne regrette pas ma voiture", se réjouit Marc. Il se rend maintenant en RER B à son travail à Sevran (Seine-Saint-Denis) et évite les embouteillages de l'autoroute A3.

## Les dates à retenir

**1<sup>ER</sup> JUILLET 2016**

Premières mesures d'interdiction de circulation pour les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires légers et les deux-roues motorisés les plus polluants, dans Paris intramuros, du lundi au vendredi de 8h à 20h.

Phase de contrôles pédagogiques jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre.



Véhicules particuliers

Essence et diesel Pré-Euro, Euro 0 et Euro 1 (mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997)

Véhicules utilitaires légers

Essence et diesel Pré-Euro, Euro 0 et Euro 1 (mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> octobre 1997)

Deux-roues motorisés

< 50cm<sup>3</sup> et > 50cm<sup>3</sup> mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> juin 1999

Poids lourds, bus et cars

Essence et diesel Pré-Euro, Euro 0 Euro 1 et Euro 2 (mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> octobre 2001) \*

Evolution possible en fonction de la classification Crit'Air prochainement mise en place par l'Etat.

**EN 2017, 2018 ET 2019**

En trois étapes, tous les véhicules les plus polluants vont être interdits progressivement à la circulation. En 2020, seuls les véhicules répondant aux critères de pollution les plus exigeants en vigueur à cette date, circuleront à Paris.

\* INTERDITS 7J/7, DE 8H À 20H

## Les aides de la Ville de Paris



### Pour les professionnels choisissant de rouler propre

La Ville de Paris aide les professionnels souhaitant remplacer un véhicule utilitaire léger (VUL) ou un poids lourd par un autre utilitaire à motorisation électrique ou à gaz naturel pour véhicules (GNV), neuf ou d'occasion. Ces aides concernent l'acquisition, la location longue durée ou la location avec option d'achat. Elles sont ouvertes aux professionnels parisiens et à ceux de la petite couronne (92, 93 et 94) qui viennent travailler à Paris.

● **Aide d'un montant de 15% du prix d'achat HT d'un véhicule** hors option et hors bonus éventuel de l'État dans la limite de :

- 3000€ pour un VUL électrique ou GNV dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est inférieur ou égal à 2,5 tonnes
- 6000€ pour un VUL électrique ou GNV dont le PTAC est strictement supérieur à 2,5 tonnes
- 9000€ pour un poids lourd électrique ou GNV

UN SEUL VÉHICULE SUBVENTIONNABLE PAR ENTREPRISE. AIDE RÉSERVÉE AUX TPE DE MOINS DE 10 SALARIÉS.

● **Aide d'un montant de 33% du prix d'achat HT d'un vélo à assistance électrique (VAE)** ou d'un cyclomoteur électrique, dans la limite de 400€ et de 10 deux-roues électriques par établissement implanté à Paris. Aide réservée à certaines professions.

### Autres mesures d'accompagnement

- Gratuité du stationnement à Paris pour les véhicules électriques, ceux circulant au gaz naturel et certains hybrides.
- Développement de l'offre de véhicules utilitaires Utilib' à un tarif attractif.
- Déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques universelles Belib' à des tarifs attractifs.
- Développement de stations services équipées de gaz naturel pour véhicules (GNV) et de stations de distribution d'hydrogène.

Pour savoir si vous êtes éligible à ces aides et en savoir plus sur l'ensemble des mesures : [www.paris.fr/StopPollution](http://www.paris.fr/StopPollution)



# Questions / réponses

## **Quels sont les effets attendus du Plan Qualité de l'air ?**

L'effet attendu est un renouvellement accéléré du parc automobile roulant, et une réduction de la circulation des véhicules les plus polluants. La municipalité cherche à apporter des solutions aux problèmes de la pollution de fond et de la pollution de proximité, à laquelle sont exposés les riverains, les piétons, mais aussi les automobilistes dans leur voiture.

## **Cette mesure n'est-elle pas anti sociale ?**

Les voitures les plus anciennes sont aussi les plus polluantes, même bien entretenues. Nous comprenons la difficulté pour certains de devoir abandonner leur voiture, et ne souhaitons pas créer d'injustice et de fragilité supplémentaire. Nous avons conscience des difficultés, et de cas particuliers qui peuvent être compliqués. Mais la santé est un enjeu majeur qui nous oblige à agir. Pour vous accompagner, nous mettons en place des aides pour remplacer votre véhicule par d'autres solutions de mobilité (Autolib', Vélib', pass navigo, vélo, véhicule à assistance électrique,...)

## **Combien de voitures roulent dans Paris ? Et combien seront concernées par les interdictions cet été ?**

Les véhicules particuliers concernés par l'étape d'interdiction de l'été 2016 représentent 1 % du parc qui roule quotidiennement sur le territoire intramuros, soit 4000 véhicules et 7% des véhicules immatriculés dans Paris soit environ 50 000 véhicules. Pour les véhicules utilitaires légers c'est 2 % du parc roulant (et 6 à 7 % des immatriculations). Pour les deux-roues, cela représente environ 10.000 véhicules.

## **Quelle est le montant des contraventions ?**

Dans un premier temps, le coût du PV sera de 35 euros. Mais avec la mise en place la loi de transition énergétique, qui prévoit des zones à circulation restreinte, le montant du PV sera fixé à 68 euros pour les véhicules particuliers et 135 euros pour les poids lourds dès 2017.

## **Qu'est-ce qu'une zone à trafic limité ?**

La Ville de Paris étudie la possibilité de créer dans certains quartiers de Paris une zone à trafic limité (c'est-à-dire avec un accès limité aux riverains, services d'urgence, livraisons, transports collectifs et taxis) qui serait effective à certaines heures de la journée, sur le modèle actuellement en place à Nantes.

## **Qu'est-ce qu'un axe à basses émissions ?**

Le principe est de réserver, de façon permanente, un sens de circulation aux seuls « véhicules propres », c'est-à-dire uniquement véhicules électriques et gaz. L'autre sens de circulation de la voie demeurera, comme aujourd'hui, accessible à tous, permettant d'assurer la desserte totale de la voie en question. L'intérêt d'un tel dispositif est de réduire fortement le trafic global sur l'axe concerné, limitant d'autant les émissions directes. La Ville étudie sur quels axes tester ce dispositif.

### **Pourquoi agir prioritairement sur la pollution des voitures, alors qu'il existe d'autres sources de pollution ?**

Dans Paris, la principale source de pollution est le transport : 66% des émissions de NOx (en 2010), 56% des émissions de PM 10 et 58% des émissions de PM 2,5. La circulation est en outre une compétence que la Ville de Paris partage avec la Préfecture de Police de Paris.

### **Pourquoi les deux-roues motorisés sont-ils concernés ?**

Les deux-roues motorisés émettent peu de particules, mais beaucoup de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures, comme le benzène.

### **J'habite en banlieue, loin des transports en commun, comment je fais ?**

En grande banlieue, l'idéal est de se rapprocher de la gare RER la plus proche en voiture et d'utiliser un parking relais pour terminer son trajet en transports communs. En proche couronne, la plupart des habitations se situent à moins de deux kilomètres d'une gare, qu'il est possible de rejoindre en bus ou à vélo.

### **Quelles actions Paris mène-elle avec les constructeurs ?**

Dans ses appels d'offres, la Ville de Paris demande des véhicules non polluants, incitant ainsi les constructeurs à développer ce type de véhicules. Avec les Maires d'autres grandes villes, Paris travaille également à des commandes groupées pour des véhicules type bennes, afin de créer une offre industrielle capable de répondre à ces besoins nouveaux.

### **Que se passe-t-il dans les autres villes, en France et en Europe ?**

Il existe 200 zones de basse émission en Europe, c'est un dispositif assez courant. Les premières zones ont été mises en place en Suède en 1996. Si les dispositions sont variables en termes d'interdiction, de périmètre concerné, l'objectif recherché est partout le même : réduire la pollution atmosphérique.

# Les dérogations

L'arrêté préfectoral n° 2016P définissant les restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques prévoit des dérogations à l'article 2 :

- **véhicules d'intérêt général prioritaire** (6.5 de l'article R. 311-1 du Code de la route) c'est-à-dire : véhicule des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la Justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires
  - **véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage** (6.6 de l'article R. 311-1 du Code de la route) c'est-à-dire : ambulance de transport sanitaire, véhicule d'intervention de sécurité des sociétés gestionnaires d'infrastructures électriques et gazières, du service de la surveillance de la Société nationale des chemins de fer français, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et, sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies
  - **véhicules du ministère de la Défense**
  - **véhicules des associations agréées de sécurité civile**
  - **véhicules frigorifiques et camions-citernes**
  - **véhicules spécialisés non affectés au transport de marchandises** tel que définis à [l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009](#), à l'exception des autocaravanes (mention VTSU sur la carte grise ou VASP sur le certificat d'immatriculation)
  - **convois exceptionnels** (cf. [article R433-1 du Code la route](#)) munis d'une autorisation préfectorale
  - véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection »
  - **véhicules de plus de 30 ans d'âge**, utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique, sous réserve d'une autorisation spécifique délivrée par l'autorité détentrice du pouvoir de police, à afficher derrière le pare-brise de manière visible
- véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées**  
Dérogations provisoires :
- **véhicules des professionnels effectuant des opérations de déménagement**
  - **véhicules d'approvisionnement des marchés parisiens**, dûment habilités par la Mairie de Paris, pour l'approvisionnement de ceux-ci

<b>Possibilité de dérogation exceptionnelle</b> (événements ou opérations de type festif, économique, sportif, culturel ou missions de service public).
---

## II. Paris investit en faveur des circulations propres et collectives



# Paris soutient les modes de circulation propres et collectifs

La Ville de Paris a accentué depuis 2014 son action pour développer les alternatives au véhicule individuel polluant, notamment :

- en participant activement au développement du réseau des transports en commun en Ile-de-France : prolongement du tramway des maréchaux, prolongements de la L14, création d'un passe Navigo unique, etc.
- en développant le réseau de bornes de recharges électriques Belib' avec un maillage de bornes de recharges accélérées.
- en contribuant au lancement du service Utilib' destiné aux professionnels,
- en signant une convention inédite avec GrDF pour développer le réseau d'avitaillement de stations de gaz naturel
- en dédiant des places de stationnement en voirie à l'autopartage (Service de Véhicules Partagés) pour favoriser ce mode déplacement - un véhicule partagé remplaçant en moyenne 7 véhicules particuliers.

## Les véhicules partagés : une solution pour les urbains

Depuis l'automne 2015, 226 places de stationnement en voirie sont réservés à différents opérateurs de l'autopartage.

Très implanté à New-York, Londres ou Montréal, ce type de service reste peu connu du grand public à Paris. Il s'avère pourtant être une offre de mobilité particulièrement adaptée pour les Parisiens qui n'ont besoin d'un véhicule que pour des trajets occasionnels.

Centré sur les locations à la demi-journée ou à la journée, avec la condition de ramener le véhicule à l'emplacement où il a été emprunté, il est en outre complémentaire d'Autolib'.

Les SVP, en favorisant un usage uniquement occasionnel de l'automobile, contribuent à réduire les émissions de particules polluantes et les gaz à effet de serre.

### **Célia Blauel, Maire adjointe chargée de l'environnement, du développement durable**

« Ce plan va permettre d'améliorer durablement la qualité de l'air, mais aussi d'accompagner les nouveaux modes de vie et de déplacement. Nous observons aujourd'hui de profonds bouleversements dans les modes de vie des Parisiens, en particulier chez les jeunes. Le véhicule de demain sera sans aucun doute partagé, moins cher et plus propre ! Une voiture en auto-partage, c'est 7 voitures de moins qui circulent. Le développement du télétravail et des espaces de co-working nous permettront aussi à l'avenir de ne plus perdre de temps et d'énergie dans des mobilités contraintes et polluantes. Le Plan parisien de lutte contre la pollution est un levier d'action majeur pour faire de Paris une ville du XXI<sup>e</sup> siècle, plus durable et plus inclusive ».

## **Paris et l'Île-de-France développent les véhicules au Gaz Naturel**

Le Gaz Naturel Véhicule (GNV) permet jusqu'à 80% de réduction d'émissions de particules



et d'oxyde d'azote par rapport à un véhicule diesel de norme Euro 2 à Euro 5. Il réduit même de 98% les émissions de gaz à effet de serre, par l'utilisation du biométhane carburant. Son utilisation reste pourtant très limitée, faute d'une infrastructure adaptée en Île-de-France.

À travers un partenariat inédit, Paris, le SIGEIF, GrDF, La Poste et la Région Île-de-France se sont engagés à unir leur force pour expérimenter et développer à grande échelle ce carburant qui possède de nombreux atouts écologiques.

Paris expérimentera des véhicules GNV au sein de sa flotte municipale et reconvertira des stations-services en stations multi-énergies (GNV et bioGNV, produits pétroliers et électricité).

## **Un Plan Vélo 2015-2020 pour doubler le linéaire de pistes cyclables**

Doté d'un investissement conséquent de 150 millions d'euros, le Plan Vélo permettra de doubler le kilométrage des pistes cyclables pour atteindre 1.400km de linéaire dédié d'ici 2020. L'objectif est de parvenir à 15% de déplacements avec ce mode de transport rapide, économique et écologique, contre 5% aujourd'hui.

Fruit d'une grande concertation auquel plus de 7.000 Parisiens ont contribué, il prend vie aujourd'hui avec la réalisation en 2016 de deux premiers aménagements cyclables du Réseau Express Vélo : une piste large de 3,5 m boulevard Bourdon (4e), qui assurera la liaison entre la place de la Bastille et les berges de Seine, et des aménagements cyclables sur le quai François Mauriac (13e).

D'autres réalisations de ce plan ont vu le jour, notamment la création d'une piste bidirectionnelle sur les boulevards de Reuilly et Picpus (12 e), l'ouverture boulevard de La Tour-Maubourg (7<sup>e</sup>) d'un couloir bus à contre-sens ou encore la création rue Bobillot d'une bande cyclable à contre sens (13<sup>e</sup>). L'année 2017 verra s'accélérer encore la réalisation des engagements du Plan Vélo 2015-2020.

La généralisation prochaine des zones 30 hors grands axes va également changer la vie des cyclistes puisque toutes les rues concernées pourront désormais être emprunter à contre-sens de la circulation par les vélos.

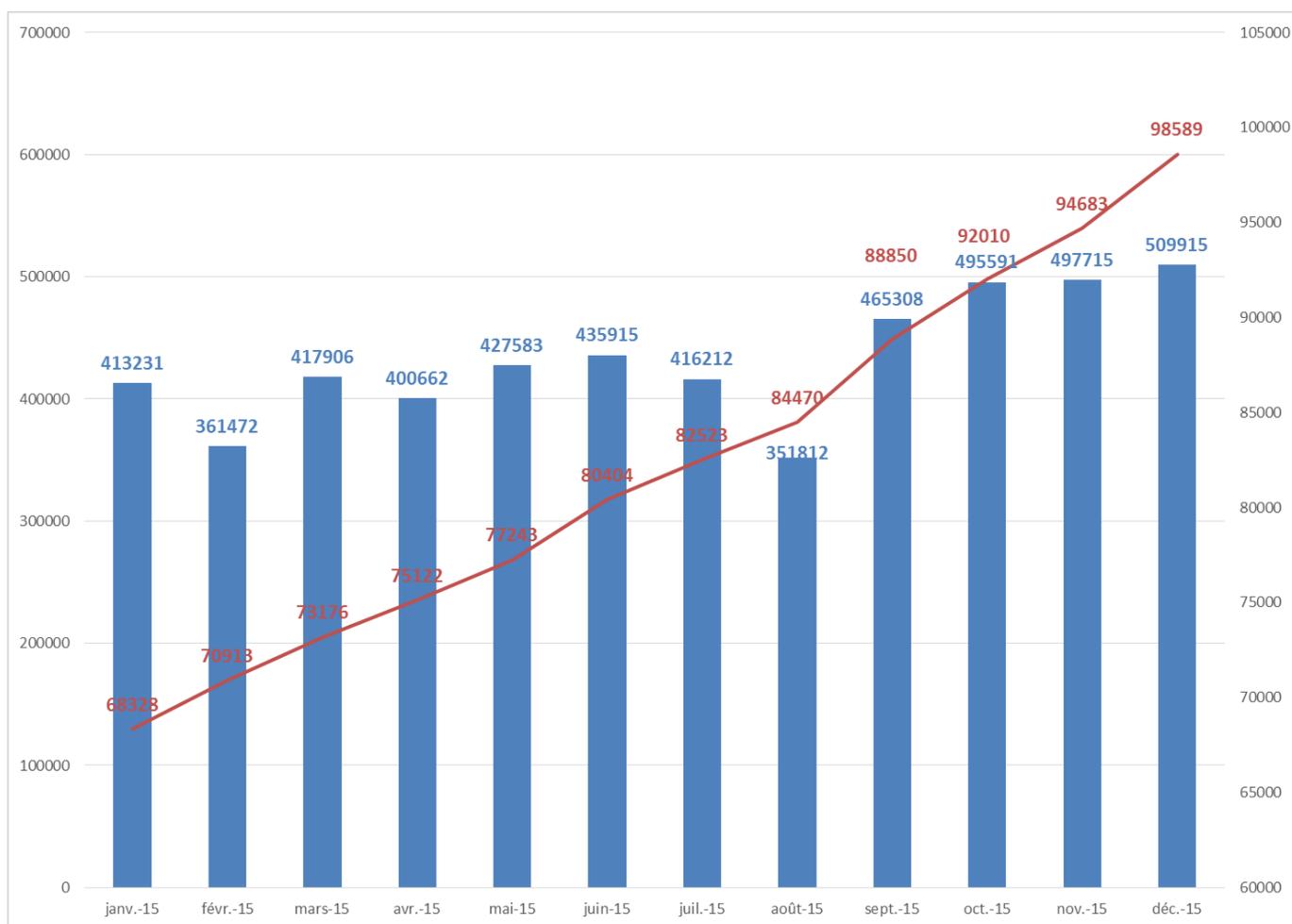
### Vélib' continue de séduire toujours plus de Parisiens et visiteurs

- **284 679 695** trajets réalisés à Vélib' depuis le lancement en 2007
- **298 798** abonnés annuels, soit 1 Parisien sur 8
- **854 039 085** kms parcourus à Vélib', soit plus de 7000 tours de la terre
- **70 885** tonnes CO2 économisé en 9 ans
- **10 000** enfants ont chevauché un Ptit Vélib' en 2015

### Autolib' poursuit sa conquête métropolitaine

- **12,9 millions** de locations depuis le lancement du service
- **48,6 millions** de km parcourus en 2015 sans bruit ni émission de polluants
- **91 communes** adhérentes dans toute l'Ile-de-France

## Nombre de locations (bleu) et d'abonnés (en rouge) à Autolib'



## Cityscoot, 1er service européen de location de scooters électriques en libre-service

L'entreprise Cityscoot a expérimenté avec succès depuis un an la location de scooters électriques en libre-service dans la capitale. Paris soutient ce nouveau service en lui faisant bénéficier de son expérience de Vélib' et d'Autolib', et en lui facilitant l'accès au réseau municipal de recharges électriques.

Forte de ce succès, l'entreprise Cityscoot va maintenant ouvrir son service à tous les Parisiens. A partir de l'été 2016, 1.000 scooters seront progressivement déployés sur l'ensemble de la capitale. Le service sera ouvert 7j/7, de 7h à 1h, à toute personne de plus de 20 ans ayant la capacité légale de conduire un cyclomoteur.



## Une charte de la logistique urbaine qui fédère la Ville, les institutions publiques et les entreprises

La Charte de la logistique urbaine avec plus de 90 signataires, en faveur d'une logistique responsable et écologique

### **Stéphane Layani. Président de la Semmaris, signataire de la charte pour une logistique urbaine durable**

« Nous sommes heureux et fiers de compter parmi les 90 signataires de la charte pour une logistique urbaine durable. La mobilisation des acteurs économiques est indispensable pour réussir à mettre en place une logistique responsable. Fort de ses 1200 entreprises et de 11 millions de consommateurs en Ile-de France, le Marché International de Rungis est la plateforme d'approvisionnement du frais pour tout le territoire national, et plus particulièrement pour le bassin parisien.

En s'appuyant sur la charte, nous voulons mettre en œuvre un acheminement produits qui contribue à réduire la pollution de l'air et le bruit généré par le transport routier de marchandises. Notre action repose notamment sur 2 axes : le déploiement de recharges pour véhicules électriques et la réalisation d'une station GNV puis d'une station hydrogène ; et la création de stations Azote et CO2, permettant de produire du froid sans moteur thermique. »

### **Jean Depraeter, président du GATMARIF, signataire de la charte logistique urbaine durable**

« Le groupement des activités de transports et de manutention de la région Ile-de-France (GATMARIF) est un partenaire historique de la Ville de Paris sur le transport de marchandises et signataire des chartes « marchandises » de 2006 et 2013. Il regroupe la quasi-totalité des organisations professionnelles du transport et de la logistique de la région Ile de France. Le Gatmarif est pilote, entre autres, d'un groupe de travail de la charte 2013 qui vise à définir les modalités permettant d'évoluer vers une livraison du dernier km en véhicules non diesel. Nous nous félicitons de l'implication sincère et objective des participants à ce groupe de travail, qui ont apporté des contributions riches et sans tabou.

Il n'y a pas de solution miracle. Il convient d'avancer de manière concertée et progressive sur l'accompagnement des renouvellements de flottes, l'avitaillement des véhicules propres, la préservation de foncier pour des sites multi modaux mais également route-route. Nous nous félicitons de l'écoute des élus parisiens lors de la remise du rapport d'étape établi par le groupe de travail. »

## Projet Chapelle International : 44.000 poids-lourds polluant évités par an à Paris

Anne Hidalgo a posé en avril la première pierre de l'hôtel logistique multimodal de Chapelle International. Ce projet innovant, qui sera mis en service début 2017, est une réalisation exemplaire de la charte logistique urbaine durable.

L'hôtel logistique multimodal permettra un acheminement propre des marchandises au cœur de ville grâce à une navette ferroviaire qui reliera Chapelle à Dourges et/ou Bruyères-sur-Oise, port fluvial situé dans le Val d'Oise. Celles-ci seront ensuite distribuées dans les quartiers par des véhicules propres de type GNV (Gaz Naturel Véhicules), électriques ou encore hybrides.

Grâce à deux navettes quotidiennes de fret, plus de 44.000 poids-lourds seront ainsi évités sur les axes routiers du nord de Paris, principalement sur l'autoroute A1. Avec une réduction attendue de 1.537 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Ce bâtiment accueillera également une pépinière d'entreprises tournée vers la logistique et la mobilité durable, des espaces logistiques en sous-sol et un data center, dont la chaleur émise sera utilisée pour chauffer plusieurs bâtiments. Sur les 10.000 m<sup>2</sup> de toiture de cet équipement, la Ville de Paris aménagera des terrains de sport, et confiera à un exploitant agricole la réalisation et l'entretien d'une ferme urbaine sur près de 5.000 m<sup>2</sup>.



©SAGL-Architectes Associés

# III. La pollution à Paris



## Etat des lieux, avec Airparif et le CNRS

**La pollution de l'air génère des effets sur la santé, mais aussi sur l'environnement et les bâtiments. Les particules sont ainsi classées comme «cancérogènes certains»** par l'Organisation mondiale de la santé (OMS, en juin 2012).

Tout au long de l'année, [Airparif](#) démontre que plusieurs millions de Franciliens, et en particulier les Parisiens, sont exposés à des niveaux soutenus de pollution.

### Des dépassements réguliers des seuils français et européens

Le bilan 2015 d'Airparif sur la qualité de l'air en Ile-de-France<sup>1</sup> démontre que pour 5 polluants, les concentrations auxquelles nous sommes exposés dépassent régulièrement les réglementations françaises et européennes. Le long du trafic, elles peuvent être jusqu'à deux fois supérieures à la valeur limite qui devrait être respectée pour le dioxyde d'azote et pour les particules.

### Les Parisiens plus gravement touchés par la pollution

Les cartes annuelles réalisées par l'association révèlent que le cœur de l'agglomération parisienne est soumis aux niveaux de pollution les plus soutenus, autour notamment des grands axes de circulation.

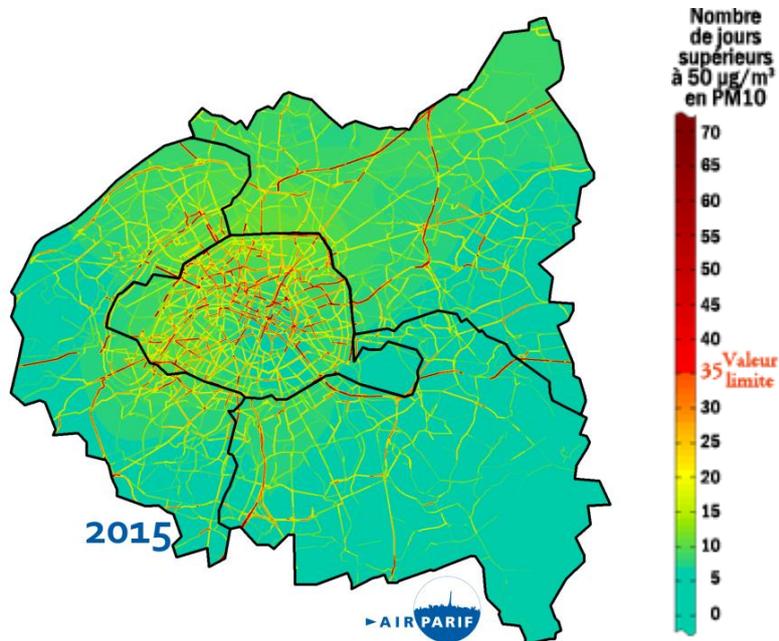
#### Bilan de la qualité de l'air en 2015



<sup>1</sup> Bilan 2015 de la qualité de l'air en Ile de France

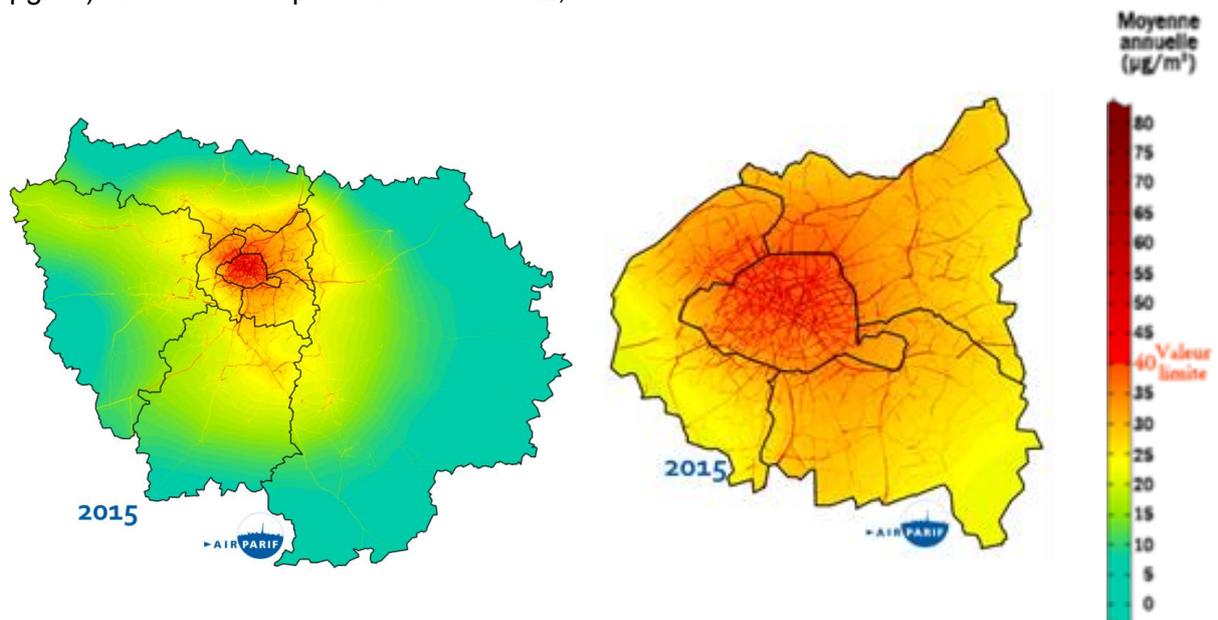
## Particules PM10

Environ 300.000 habitants situés dans l'agglomération parisienne et habitant au voisinage de grands axes de circulation sont soumis à des niveaux de particules PM10 qui ne respectent pas la réglementation 1 jour sur 5.



## Particules PM2,5

95% des Franciliens, soit 11,5 millions de personnes, sont concernés par le dépassement de l'objectif de qualité (égal à la valeur guide de l'Organisation Mondiale de la Santé de 10 µg/m³) en matière de particules fines PM2,5.



## **Dioxyde d'azote**

Le dioxyde d'azote est majoritairement attribuable aux transports. Le trafic routier est ainsi responsable de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote (les moteurs diesel en rejettent deux fois plus que les moteurs à essence catalysés) et le chauffage de 20 %. Si les niveaux enregistrent une légère baisse, la valeur limite est toujours sévèrement dépassée. Ainsi, en 2015, 1,6 million de Franciliens dont plus de 1 Parisien sur 2 sont exposés à des niveaux de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) au-delà de la réglementation.



## Paris rend la pollution de l'air visible

Projet unique au monde résultant d'une collaboration entre la Mairie de Paris, Airparif, Generali, le CNRS et Aérophile, le Ballon de Paris s'est transformé en un véritable laboratoire volant pour mesurer, 7 jours sur 7, la quantité de particules ultrafines au-dessus du Parc André Citroën(15<sup>e</sup>).

Les résultats de cette étude, rendus publics en novembre 2015, démontrent la présence massive de particules ultrafines extrêmement nocives pour la santé :

- Au cours d'une journée standard, les Parisiens respirent environ 200 000 particules par litre d'air (1 respiration = ½ litre d'air).
- Lors du pic de pollution du 13 décembre 2014, l'air contenait plus de 6 millions de particules fines inférieures à 1 µm par litre, rendant comparable la situation à celle du tabagisme passif. Un test en laboratoire a montré que la fumée de 8 cigarettes dans une pièce d'environ 20 m<sup>2</sup> produit autant de particules.

Exemples de messages délivrés par le ballon :

### Nombre de particules ultrafines (de 0.2 à 1 micron) par litre d'air mesuré depuis le ballon GENERALI par le LOAC



# ANALYSE D'UN PIC DE POLLUTION À PARIS



## **Dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>**

Augmente les risques chez les sujets fragiles (enfants asthmatiques, personnes âgées), provoque l'inflammation des voies respiratoires.



## **Ozone O<sub>3</sub>**

Augmente les accidents cardiovasculaires, crises d'asthmes et maladies respiratoires.



## **Dioxyde de soufre**

Affecte le système respiratoire, le fonctionnement des poumons et provoque des irritations oculaires



## **Particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>**

Accentue le risque de maladies cardiovasculaires et de cancers du poumon.



## **COV (Composés Organiques Volatiles) dont le Benzène**

Favorise les risques carcinogènes et toxiques.



## **Monoxyde de carbone CO**

Provoque maux de tête et vertiges. Une intoxication peut entraîner coma, voire décès.

## Un enjeu majeur de santé publique



**Bernard Jomier, adjoint à la Maire de Paris en charge de la santé, du handicap et des relations avec l'AP-HP**

« La pollution atmosphérique est la cause inacceptable, et pourtant évitable, de 42.000 décès par an en France. Elle réduit notre espérance de vie de 6 à 9 mois.

Avec des mesures courageuses concernant les transports et l'usage des véhicules dans Paris, la Ville répond à une urgence de santé publique, alors que trop de parisiennes et de parisiens souffrent de la mauvaise qualité de l'air qu'ils respirent.

Conformément à la volonté de l'exécutif de réduire les inégalités sociales et territoriales de santé, ces mesures de lutte contre la pollution atmosphérique, ainsi que le Plan de Santé Environnementale, témoignent de l'engagement de notre collectivité en faveur de la santé de tous, habitants, visiteurs et usagers ».



Selon l'étude APHEKOM (*Improving Knowledge and Communication on Air Pollution and Health in Europe – mars 2011*), coordonnée par l'Institut de veille sanitaire, la pollution de l'air coûte 6 mois d'espérance de vie aux Franciliens, cause des affections respiratoires et favorise les infarctus.

Une étude de l'Institut de veille sanitaire, publiée le 6 janvier 2015, confirme les effets à court terme des particules PM10 sur la mortalité, même à des concentrations conformes à la réglementation européenne (40 µg /m<sup>3</sup>).

Selon l'Agence européenne de l'environnement, en 2011, la pollution de l'air serait responsable de 430.000 morts dans les pays membres de l'UE.

**Sabine Host, chercheuse à l'Observatoire régional de santé Île-de-France (ORS)**

*« Depuis le début des années 90, les études épidémiologiques, étayées par les études toxicologiques et expérimentales, mettent en évidence les liens entre exposition à la pollution atmosphérique urbaine et différentes pathologies. A Paris et en petite couronne (93, 92, 94), la pollution de l'air est responsable sur le long terme, du fait d'une exposition chronique, de 1400 décès anticipés environ chez les adultes. Ceci correspond à 4% des décès « toutes causes non accidentelles » enregistrés, qui se traduisent par une perte par habitant de 6 mois d'espérance de vie à 30 ans. Face aux effets de la pollution de l'air, les enfants, les personnes âgées ou les malades chroniques sont plus vulnérables. »*

# Entretien avec Bruno Housset, pneumologue

Vice-président de la Fondation du souffle et Chef du service de pneumologie au Centre hospitalier intercommunal de Créteil,



**Quels sont les effets d'un pic de pollution sur la population francilienne?**

Professeur Bruno Housset - Pendant un pic de pollution, ou quelques jours après, on constate une augmentation du recours aux soins et aux hospitalisations. Cela concerne notamment une recrudescence de l'asthme et des

insuffisances respiratoires chroniques. La pollution de l'air est aussi une cause de surmortalité et réduit l'espérance de vie des personnes exposées.

**Quelles sont les personnes les plus touchées?**

Il faut d'abord noter le caractère hétérogène de la pollution: les zones concernées sont notamment les voies autour de la Seine et le périphérique, mais aussi des quartiers parisiens éloignées de ces grands axes de circulation. Les personnes les plus touchées sont les femmes enceintes, les personnes âgées et les enfants. La pollution de l'air est une agression respiratoire permanente: la faire baisser permettrait ainsi d'améliorer la fonction respiratoire des plus jeunes.

**Une baisse durable de la pollution de l'air est-elle possible?**

Il faut se battre pour améliorer la qualité de l'air. L'État de Californie a ainsi pris des mesures drastiques contre les véhicules polluants. Cela a permis d'améliorer la fonction pulmonaire des enfants.

## Le coût financier de la pollution

L'effet induit de la pollution sur la santé, la qualité et l'espérance de vie représenterait en Europe un coût d'environ 31,5 Mds pour la collectivité publique.

Les émissions polluantes des véhicules automobiles ont aussi une autre conséquence, plus méconnue, sur l'entretien du patrimoine et des bâtiments publics.

### **Mao Peninou, adjoint à la Maire en charge de la propreté et de l'assainissement**

« Chaque année, la Ville de Paris est contrainte de conduire d'importants travaux de rénovation des façades d'une dizaine d'édifices publics, pour effacer les traces causées par les pots d'échappement.

Leur coût est élevé : de 20€ à plus de 62€ par m<sup>2</sup>, selon le type de pierre et d'ornements. A cause de la pollution automobile, ces ravalements deviennent de plus en plus fréquents. Auparavant, ces opérations avaient lieu tous les vingt ans, contre quinze aujourd'hui.

Une somme de 7.3 M€ est prévue à cet effet sur la mandature. Douze opérations ont été réalisées en 2015. Une vingtaine d'autres seront conduites d'ici 2018, parmi lesquelles la Mairie du 10e arrondissement, les groupe scolaire Picpus (12e), Belzunce (10e) ou encore l'école maternelle rue Lecomte (17e). »



## Le trafic routier, l'un des principaux facteurs de pollution atmosphérique

A Paris et en Ile-de-France, les transports représentent la première source de pollution atmosphérique. Le trafic routier est à l'origine de 62% des émissions de d'oxydes d'azote, de plus de la moitié des émissions de particules (51% pour les PM10 et 54% pour les PM2.5), et de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre.

Le parc automobile français, l'un des plus diésélisés au monde en raison d'incitations fiscales, émet des particules et du dioxyde d'azote, qui posent tout particulièrement problème compte tenu de leurs niveaux et du nombre de personnes impactées dans le cœur de l'agglomération parisienne.



# IV. Un Plan pour la Qualité de l'Air concerté



## Un travail avec les collectivités de la Métropole

Ce n'est qu'à l'échelle métropolitaine qu'il sera possible d'améliorer durablement l'air que respirent les Franciliens. Dès janvier 2015, Anne Hidalgo a réuni tous les élus de la Métropole pour évoquer avec eux le plan de lutte contre la pollution et voir de quelle façon pouvait être envisagé un travail autour d'un plan de lutte contre la pollution sur un périmètre métropolitain.

Des groupes de travail ont suivi, pilotés par un comité d'animation réunissant Paris et les trois communautés d'agglomération de petite couronne (Plaine Commune, Est ensemble et GPSO). Une nouvelle conférence métropolitaine réunissant tous les élus a été organisée en juillet 2015 à Boulogne.

L'ensemble des collectivités regroupées (Paris, la Métropole du Grand Paris, les trois communautés d'agglomération de petite couronne) a répondu à l'appel à projets du gouvernement « Villes respirables en 5 ans ».

Ce travail va se poursuivre dans le cadre de la construction de la Métropole, qui a aujourd'hui la compétence de l'amélioration de la qualité de l'air.

### **Christophe Najdovski, adjoint en charge des transports**

« Avec la métropole, le travail de la réduction des déplacements en voiture est enclenché : le réseau Grand Paris Express sera achevé dans quinze ans et la première ligne ouvrira dans seulement cinq ans. Le réseau cyclable métropolitain est aussi lancé, avec la piste que nous allons réaliser sur les quais de la rive gauche entre Ivry-sur-Seine (Val-de-Marne) et les Hauts-de-Seine.

La candidature aux JO de 2024 devrait aussi permettre d'aménager des pistes cyclables entre les sites accueillant des compétitions et dont plusieurs sont en petite et grande couronnes. Quant au service Autolib', il est déjà un système métropolitain depuis 5 ans. On va d'ailleurs bientôt franchir le cap de 100 villes équipées de stations. Le réseau dépasse même la petite couronne ! »

## Les professionnels écoutés

L'amélioration de la qualité de l'air ne peut se faire au détriment du dynamisme économique et du rayonnement de Paris. C'est la raison pour laquelle une concertation a été engagée avec les représentants des professions qui seront les plus concernées par le plan : acteurs de la logistique urbaine, autocaristes, chambres consulaires.

**Jean-François Martins**, adjoint à la Maire en charge du tourisme

« Les professionnels du tourisme, premier poumon économique de la capitale, ont déjà engagé l'adaptation de leur flotte aux enjeux de la lutte contre la pollution avec près de la moitié des autocars aux normes les plus propres Euro 5 et 6. Une concertation spécifique engagée avec les trois lignes d'autobus touristiques a également permis d'acter comme objectif commun le renouvellement intégral de leur flotte vers le tout électrique.

En parallèle, une concertation a également été engagée avec les autocaristes autour de trois thématiques : établir un schéma directeur de circulation (stationnement, dépose/reprise et grands axes de circulation) pour améliorer les parcours et réduire le trafic, accompagner vers des solutions industrielles de motorisation non polluantes et inventer de nouvelles mobilités douces pour le tourisme à Paris. »

**Olivia Polski**, ajointe à la Maire en charge du commerce, de l'artisanat, des professions libérales et indépendantes

« Nous souhaitons avancer dans le dialogue, de façon pragmatique, réaliste et ambitieuse, afin que les acteurs économiques puissent initier leur propre transition écologique sans déstabiliser leur activité. Je sais, pour en avoir discuté avec eux, qu'ils souhaitent s'investir dans la réussite de cet objectif.

L'Exécutif parisien est conscient du fait que, pour beaucoup, leur véhicule est un outil de travail indispensable. Pour construire ce plan, nous nous sommes adaptés aux réalités économiques et techniques, notamment pour les camions des commerçants exerçant sur nos marchés alimentaires. Nous discutons également avec eux du soutien que nous pourrons leur apporter, notamment par des aides financières à l'acquisition de véhicules propres.

Cette élaboration avec les partenaires concernés est une clé de la réussite de ce plan : elle nous permet de définir ensemble les modalités d'adaptation et de se préparer sereinement au changement. »